Gardez vos distances !
C'est un gage de sécurité

printemps 2007

Offert par AGF

Prudence.mag'

Le magazine pour assurer sur la route

Santé & conduite
Ce qu'il faut savoir



www.preventionroutiere.asso.fr



La PRÉVENTION ROUTIÈRE commence par votre générosité

Faites un don ! pour développer
l'éducation routière auprès des enfants,
responsabiliser les jeunes conducteurs,
sensibiliser et informer le grand public.



www.preventionroutiere.asso.fr
La Prévention Routière · Comité national

Sommaire



Faudra-t-il passer un examen médical pour obtenir le permis de conduire ? Le sujet, évoqué il y a quelques années, a depuis été abandonné et la France reste l'un des rares pays européens à n'avoir pas mis en place un contrôle de l'aptitude physique à la conduite. En attendant, nous sommes tous concernés tant nous pouvons, quel que soit notre âge, présenter des problèmes de santé. C'est pourquoi AGF et La Prévention Routière ont choisi de consacrer le dossier de ce guide sur le lien entre forme physique et aptitude à la conduite.

La rédaction

Prudence.mag' Le magazine pour assurer sur la route **Directeur de la publication :** Bérangère Auguste-Dormeuil, AGF IART - 87, rue de Richelieu, 75113 Paris Cedex 02. **Directeur de la rédaction :** Pauline Couturier. **Rédacteur en chef :** Nathalie Pons. **Comité éditorial :** Jean-Yves Salaün, Guillaume Pennequin et Blandine Rossand pour La Prévention Routière. **Réalisation :** K PUBLISHING 8, rue de La Rochefoucauld, CS30500, 75427 Paris Cedex 9. Tél. : 01 77 75 65 45. **Ont participé à ce numéro :** Julien Beuvignon, Delphine Boffy, Arlette Chabrol, Charles Courvoisier, Stéphane Richarte, Anaïse Viard, Loïck Virlouvet. **Crédits photos :** Fotolia, Getty Images, La Prévention Routière, D.R.

Fiche **Conseils**

Distances de sécurité :

la règle des deux secondes

La nécessité de respecter une distance suffisante entre deux véhicules fait aujourd'hui l'objet de nombreuses campagnes d'information. Mais la notion de distance de sécurité, variable selon la vitesse, est relativement complexe, ce qui ne facilite pas la bonne application de la règle.

La règle

Le décret du 23 novembre 2001 stipule que, quel que soit le type de voies empruntées, la distance à respecter entre votre voiture et le véhicule qui la précède doit correspondre au moins à la distance que vous parcourez en deux secondes. Ce délai est en effet un minimum pour vous laisser le temps de réagir en cas d'imprévu (freinage brusque, modification de trajectoire, etc.).

Les faits

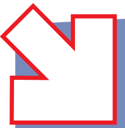
Le non-respect de cette règle dite « des deux secondes » est fréquent puisqu'un conducteur sur quatre n'en tient pas compte sur route… et même plus de six sur dix en ville et dans des conditions de circulation dense ! Résultat : sur autoroute, 43 % des accidents résultent de collisions arrière ou en chaîne, situations qui traduisent des interdistances insuffisantes.

Les sanctions

Une infraction sur les distances de sécurité peut aujourd'hui coûter cher : c'est une contravention de 4e classe (forfait 135 € et retrait de trois points). Et si cela se passe dans un tunnel, c'est encore plus lourd car plus dangereux : jusqu'à 3 750 € d'amende, six mois d'emprisonnement et trois ans de suspension de permis de conduire (maximum).

Des facteurs aggravants

Sur chaussée humide, la distance d'arrêt est en moyenne multipliée par deux ; les distances de sécurité doivent donc être augmentées d'autant. Par ailleurs, plus les pneus sont usagés moins ils offrent une bonne adhérence et allongent la distance de freinage. Enfin, un rappel : l'ABS améliore la qualité du freinage mais ne le raccourcit pas.



Le conseil de La Prévention Routière

À 130 km/h sur autoroute, il suffit de laisser deux bandes blanches (celles qui séparent les voies de circulation de la bande d'arrêt d'urgence) entre vous et le véhicule de devant. Mais sur route, les repères, c'est vous qui devez les trouver. Choisissez-en un sur le bord de la chaussée — un arbre, un panneau — et lorsque la voiture qui vous précède passe à sa hauteur, comptez 2 secondes avant d'arriver vous-même à ce niveau. Si vous y êtes plus vite, c'est que la distance de sécurité est insuffisante. Levez le pied. Autre moyen, plus ludique : au lieu de compter, dites « crocodile » deux fois, sans vous presser. Et s'il pleut, rajoutez un crocodile…





Photo : Photothèque ASF

Fiche Pratique

La boîte automatique,
« mal-aimée » des Français



En France, la boîte automatique avait la réputation d'être peu fiable, d'augmenter la consommation, de diminuer les performances. Si ces arguments se défendaient dans les années 70, ce n'est plus le cas. Les constructeurs ont fait considérablement évoluer les boîtes de vitesse. De quoi tout reprendre point par point…

Confort de conduite :
c'est son atout majeur. Dans les embouteillages, mais aussi en montagne, la boîte automatique passe les vitesses pour vous. Plus de levier de vitesse, plus de pédale d'embrayage. Et votre voiture ne cale jamais, même à très faible allure !

Sécurité :
elle est incontestablement améliorée. Le conducteur, n'ayant pas à se poser de questions sur les changements de vitesse, peut se concentrer sur la conduite proprement dite… et laisser ses deux mains sur le volant. Il est moins stressé, donc moins agressif et moins fatigué. Des statistiques démontrent d'ailleurs qu'à modèle équivalent, il y aurait 25 % d'accidents en moins avec une voiture à boîte automatique qu'avec une voiture à boîte manuelle !

Consommation :
les boîtes automatiques ont la réputation d'entraîner une consommation supérieure. Cela n'est plus vrai avec les boîtes de nouvelle génération. Sans compter qu'une conduite souple favorise les économies d'énergie…

Performances :
on a souvent parlé des reprises molles des boîtes automatiques. L'arrivée sur le marché de modèles à variation continue a nettement amélioré la qualité des reprises.

Coût :
à l'achat, on notera que les voitures à boîte automatique sont de moins en moins chères.

Le conseil de La Prévention Routière



On recommande souvent aux conducteurs âgés de choisir une boîte automatique pour le confort… et aussi parce que cela garantit un passage des vitesses sans fausse note. C'est pertinent, à condition de ne pas le décider trop tard car passer d'un système à l'autre est perturbant et il faut le faire lorsque l'on a encore de bonnes capacités d'adaptation.



Vous conduisez ? Parlez-en à votre médecin !

Vous n'avez probablement pas eu besoin de passer chez le médecin pour obtenir le droit de conduire une voiture. Ce n'est pas une raison pour vous désintéresser de votre aptitude médicale à la conduite et de tout ce qui peut agir sur elle : médicaments, fatigue, mauvaise vue, etc. Et si vous en parliez à votre médecin ?

Encore une (quasi) exception française : dans notre pays, l'obtention du permis de conduire n'est pas soumise à examen médical... à une ou deux exceptions près[1]. Ni au moment de passer le permis, ni après, au cours des cinquante ou soixante années de conduite qui suivent ! Pourtant, lors de la mise en place du chantier présidentiel de lutte contre la violence routière, en 2002, le projet d'instaurer une visite médicale avant le permis, renouvelée tous les dix ans, avait été évoqué. Mais devant le coût, la lourdeur du dispositif à mettre en œuvre... et le scepticisme des professionnels sur son efficacité, le gouvernement y a renoncé. Du moins, pour le moment.

Le conducteur est responsable de ses aptitudes

Jusqu'à nouvel ordre, donc, c'est toujours le principe de la responsabilité du conducteur qui prévaut dans le code de la route : à chacun de s'assurer que son aptitude à la conduite, en raison d'un handicap, d'une pathologie ou d'un traitement médical, ne va pas présenter un risque au volant. Si une personne est jugée responsable d'un accident alors que, de façon évidente, son état physique ne lui permettait pas de conduire en toute sécurité, cela peut être retenu contre elle.

Jeunes ou vieux, tous concernés !

Cela ne vous concerne pas, dites-vous ? Vous êtes jeune, plutôt en bonne santé et vous ne souffrez pas d'une de ces pathologies lourdes qui justifient une interdiction totale ou partielle de conduite. L'histoire du contrôle médical pour les conducteurs, pensez-vous, c'est surtout pour les personnes âgées... Erreur ! Les problèmes de santé liés à la conduite concernent tout le monde ! Bien sûr, avec l'âge, les soucis de santé ont tendance à s'accumuler. Mais le fait d'être un jeune conducteur ne vaccine en rien contre une mauvaise vue, la fatigue après une nuit blanche ou une période de travail intensif, une grippe ou même un rhume qui s'éternise. La jeunesse n'immunise pas non plus contre les maladies qui, même si elles ne sont pas graves, peuvent constituer passagèrement une gêne au volant à tout âge. Et les effets de certains médicaments sont autant nuisibles à la vigilance à 30 ans qu'à 60 !

C'est pour toutes ces raisons qu'il est important, si vous conduisez, de le signaler à votre médecin. Celui-ci saura d'autant mieux vous conseiller qu'il est aujourd'hui préparé pour le faire. En effet, consciente de la nécessité de sensibiliser et de mieux informer le corps médical sur ce terrain qu'il maîtrisait jusqu'alors assez mal, La Prévention Routière a envoyé

[1] Les conducteurs de poids lourds et de transport de personnes — les conducteurs de bus et de cars, les taxis et les ambulanciers, etc. — sont soumis à des contrôles réguliers.

Les incompatibilités avec la conduite

Certaines maladies étant incompatibles avec la conduite, les personnes qui en sont atteintes doivent se soumettre à un examen médical d'aptitude à la conduite auprès d'un médecin agréé par la Préfecture. Celui-ci peut proposer une inaptitude définitive, temporaire ou limitée (conduite de jour, par exemple). Sur la liste de ces maladies, remise à jour en décembre 2005, figurent des maladies cardio-vasculaires (troubles du rythme cardiaque, hypertension artérielle grave, etc.), des troubles graves de la vision, des formes sévères de déficience auditive, les troubles de l'équilibre, certaines affections neurologiques, les troubles psychiques, les déficiences mentales, l'épilepsie non contrôlée ainsi que les addictions (dépendance à l'alcool et aux drogues illicites, mauvais usage de médicaments).

aux 200 000 médecins français un guide intitulé « Le Médecin et son patient conducteur ». Dans cette brochure très technique, chaque situation particulière (grossesse, personne âgée, handicapés, etc.) et chaque type de pathologie renvoient à la réglementation et à des recommandations pratiques. Pour compléter sa démarche, l'association édite, sur le même thème, un kit pédagogique à destination des étudiants en médecine.



Votre médecin doit vous conseiller

Votre médecin est donc mieux « armé » aujourd'hui pour vous conseiller. D'ailleurs, vous informer de risques éventuels est pour lui une obligation déontologique : si vous sortez d'une mini-anesthésie, si vous venez de subir une dilatation de la pupille pour un examen du fond de l'œil ou encore si vous prenez des somnifères, il devra vous dissuader de prendre le volant…

Plus généralement, sachant que vous conduisez, votre médecin (généraliste, ophtalmologiste, etc.) devra tenir compte de cette donnée dans son suivi médical. Il sera plus attentif à tout ce qui peut gêner votre conduite. Problèmes de vue, en priorité, bien sûr (à partir de 40 ans, les capacités visuelles commencent à se dégrader). Si vous êtes insomniaque ou sujet à des apnées du sommeil, votre médecin vous alertera sur les risques d'endormissement au volant et s'attachera à régler le problème. Avant de vous prescrire un médicament susceptible d'agir sur la vigilance (et ils sont nombreux), il va y réfléchir à deux fois. Soit il trouve un équivalent sans cet effet, soit il adapte la posologie et l'heure des prises pour que vous puissiez continuer à conduire… ou bien il vous demandera de renoncer à prendre le volant pendant la durée du traitement. S'il vous interroge sur votre consommation d'alcool, ne vous en offusquez pas. Il remplit son rôle. Sept millions de Français boivent trop. Sur la route, c'est mortel. Votre médecin a donc le devoir de vous alerter sur les seuils fixés par l'Organisation mondiale de la santé (plus de 2 verres par jour pour les femmes, plus de 3 verres pour les hommes) et sur les effets au volant.

Automédication : surveillez le logo !

Si vous prenez un médicament sans avis médical, soyez particulièrement vigilant quant à ses effets possibles sur la conduite. Vérifiez le logo apposé sur l'emballage. Lisez la notice. Et en cas de doute, parlez-en à votre pharmacien. En effet, selon le baromètre AGF-AFPC, 8 % des personnes interrogées avouent prendre le volant après avoir consommé des médicaments ou substances diminuant leur capacité à conduire. Un chiffre en légère augmentation par rapport à 2006.

NIVEAU 1 — **Soyez prudent** — Ne pas conduire sans avoir lu la notice

NIVEAU 2 — **Soyez très prudent** — Ne pas conduire sans l'avis d'un professionnel de santé

NIVEAU 3 — **Attention, danger : ne pas conduire** — Pour la reprise de la conduite demandez l'avis d'un médecin



La sécurité avant tout

Vous êtes enceinte et vous demandez à votre médecin une dispense de port de ceinture de sécurité ? Non seulement il refusera (la ceinture est obligatoire pour tous) mais il en profitera pour vous conseiller sur le choix des dispositifs de retenue pour le bébé à venir et rappellera l'intérêt (au-delà de l'obligation) pour tout adulte d'être attaché en toutes circonstances.

Testez vos connaissances avec AGF

Amusez-vous tout en vérifiant vos connaissances avec les quiz du site **www.agf.fr** (rubrique Conseil et prévention/Auto-moto/La santé au volant) : dix questionnaires portant sur tous les thèmes de la santé au volant sont proposés. Vous pouvez même réviser avant de répondre, en consultant les dossiers à thème (alcool, médicaments, vigilance, sommeil et fatigue, fonctions cérébrales, maladies, etc.).





Regard sur nos voisins européens

Contrairement à ce qui se passe en France, la plupart des pays européens exigent un certificat médical lors de la délivrance initiale du permis de conduire (ou des réponses à un questionnaire de santé, en Grande-Bretagne). En Espagne et en Italie, un nouvel examen médical est exigé à chaque renouvellement du permis dont la durée de validité est limitée, et cela, quel que soit l'âge de l'intéressé. Au Danemark, en Grande-Bretagne, en Suisse et aux Pays-Bas, une nouvelle vérification de l'aptitude à la conduite n'est obligatoire qu'à partir de 70 ans (puis, en général, tous les deux ans).



Trois questions à…



Dr Charles Mercier-Guyon, secrétaire du Conseil médical de La Prévention Routière [1].

En quoi un médecin est-il concerné par la prévention routière ?

Il l'est sur trois plans. Son rôle est d'abord, évidemment, de traiter les pathologies qui risquent d'interférer sur la conduite (vision, surdité, problèmes d'équilibre, de malaises, etc.). Il est ensuite de veiller à ne pas prescrire à un chauffeur de car scolaire, un chauffeur-livreur ou même à un patient qui doit prendre sa voiture tous les jours pour aller travailler, des médicaments pouvant entraîner des effets indésirables sur la conduite. Enfin, il y a un rôle un peu plus technique et spécialisé que le médecin, souvent, ne se reconnaît pas : celui de conseiller. Par exemple, conseiller une étape ou des arrêts plus fréquents à un patient âgé qui va faire un long trajet, informer sur le risque alcool + cannabis un jeune qui vient de décrocher son permis, etc.

À qui revient l'initiative d'aborder le sujet : le patient ou le médecin ?

Les deux : à chacun de faire un bout de chemin. Le patient doit signaler à son médecin traitant qu'il conduit, et même préciser son profil de conducteur. Le médecin, de son côté, devrait toujours s'informer de cette éventualité pour mieux suivre son patient, être plus attentif à certains traitements médicamenteux et pathologies.

La crainte d'une contre-indication n'incite-t-elle pas parfois au silence ?

C'est vrai pour tout problème de santé : certains n'osent pas aborder le sujet pour ne pas être confrontés à une réalité qui leur fait peur. Mais ce n'est pas un bon calcul. D'autant plus que 90 % des affections, si elles sont traitées correctement, n'empêchent pas de conduire, quitte, parfois, à nécessiter quelques aménagements. Et pour celles qui constituent une contre-indication avérée, il est bien rare que les malades n'aient pas déjà, d'eux-mêmes, renoncé à la conduite…

[1] Médecin légiste et urgentiste, le Dr Charles Mercier-Guyon est l'auteur principal de la brochure « Le Médecin et son patient conducteur », réalisée par le CERMT [2] et La Prévention Routière, avec le soutien de la FFSA [3] et le Conseil de l'ordre des médecins.
[2] Centre d'études et de recherches en médecine du trafic.
[3] Fédération française des sociétés d'assurances.



Radar Mesta 2000.



Les radars nouvelle génération

Plus petits, plus performants, 500 nouveaux radars seront installés sur nos routes d'ici la fin de cette année. On nous annonce que certains d'entre eux seront même capables de déceler d'autres infractions que les dépassements de vitesse : feu rouge ou stop grillé, interdistances non respectées... Une bonne occasion pour faire le point sur ces engins qui veillent à notre sécurité.

Où en est-on en matière d'équipement « radars » ?

Fin 2006, on comptait un peu moins de 1 500 radars automatiques en service. On en prévoit 2 000 pour la fin de cette année.
En 2006, les radars ont permis de dresser près de 6 400 000 avis de contravention et de retirer 8,3 millions de points de permis de conduire. Ce chiffre, pour énorme qu'il paraisse, est cependant bien inférieur au nombre d'automobilistes flashés : 43 % échapperaient à l'amende, soit parce que la qualité de la photo n'a pas permis au logiciel de lire avec certitude la plaque minéralogique, soit parce qu'il s'agissait de véhicules étrangers[1] (14 % des cas).

[1] Exceptés pour les Allemands et les Luxembourgeois, la France ayant conclu un accord avec ces deux pays afin que leurs ressortissants puissent être poursuivis pour infractions commises sur notre réseau routier.

Ces radars offrent-ils de nouvelles fonctionnalités ?

C'est incontestablement la grande nouveauté : cinquante radars vont faire de la détection d'autres infractions que les dépassements des vitesses autorisées. Les Mesta 3000 appartiennent en effet à une classe différente puisque certains vont relever les infractions aux feux rouges et aux stops, d'autres, le non-respect des distances de sécurité.



Quoi de neuf avec les radars génération 2007 ?

D'abord, le nombre. 500 devraient être installés au cours de l'année. Avec ces nouveaux radars, on passe à une génération de machines beaucoup plus perfectionnées : plus compactes et plus performantes que celles des générations précédentes. Les Mesta 2000 – c'est leur nom – se glissent dans des boîtes bien moins grosses, donc plus discrètes… et moins visibles de loin. Par ailleurs, les caméras ont une bien meilleure résolution, ce qui devrait réduire le nombre de prises de vue inutilisables. Et comme ces radars peuvent désormais être pilotés à distance, cela va permettre de les placer dans des endroits moins accessibles (barrières de ponts, portiques, mâts, etc.) et donc mieux protégés du vandalisme. Cela permettra aussi de corriger à distance des dysfonctionnements ou de modifier les données de base, par exemple lorsque les vitesses maximales baissent, en cas de pollution ou de mauvaises conditions météorologiques.

Toutes les cabines sont-elles opérationnelles ?

Contrairement à ce qui se pratique en Grande-Bretagne où l'on a à peu près une cabine opérationnelle pour neuf inactives (une seule caméra se déplaçant de façon aléatoire de l'une à l'autre), la France n'a pas jusqu'ici misé sur les leurres. Mais cela pourrait changer et des cabines factices pourraient être mises en place dès cette année pour accroître la dissuasion… sans trop alourdir les dépenses. Certaines de ces cabines factices pourraient d'ailleurs recevoir un radar amovible de temps à autre.



Qu'en est-il des radars mobiles ?

Eux aussi se perfectionnent. Embarqués dans une voiture de la gendarmerie ou de la police nationale, ils sont aujourd'hui capables de surveiller quatre voies à la fois et de mesurer la vitesse de tous types de véhicules (deux-roues motorisés compris), de jour comme de nuit, grâce à une prise de vue numérique haute définition.



L'effet radars

- *Entre 2002 et 2006, les automobilistes ont globalement diminué leur vitesse de 7 km/h. Et en 2007 (baromètre AGF-AFPC), 82 % des Français se déclarent plus respectueux des limitations de vitesse.*
- *Les grands excès de vitesse (+ 30, 40 ou 50 km/h) sont 5 fois moins nombreux, même en dehors des zones d'implantation des radars fixes.*
- *Les radars fixes ont un effet local sur les vitesses perceptible dans un rayon de 3 km. Dans cette zone, la baisse des accidents est immédiate et très importante : 50 % de tués en moins dès la première année de mise en service.*
- *Le nombre de conducteurs ne disposant plus de tous leurs points est passé de 8 % à 30 %.*



L'amnistie menace la sécurité routière

Les candidats ont répondu à La Prévention Routière

Fin janvier, La Prévention Routière a interrogé tous les candidats à l'élection présidentielle sur leurs intentions concernant une éventuelle amnistie et la sécurité routière. Les principaux candidats [1] ont répondu et se sont prononcés très clairement contre l'amnistie des infractions au code de la route. Ils se sont également déclarés favorables à la poursuite d'une politique volontariste et ferme en matière de sécurité routière, dans le prolongement de l'action menée depuis cinq ans. Par ailleurs, ils ont donné leurs avis [2] sur les points que La Prévention Routière souhaite voir adopter au plus vite par le nouveau chef de l'État : l'instauration d'une heure d'éducation routière par mois à l'école, de la maternelle à la terminale, une prise de décision européenne pour rendre obligatoires sur les véhicules neufs certains équipements de sécurité. Et surtout, la nécessité de prendre des mesures énergiques pour améliorer la sécurité des usagers vulnérables, jeunes et deux-roues motorisés en tête.

[1] François Bayrou, Ségolène Royal, Nicolas Sarkozy, Arlette Laguiller, Dominique Voynet…
[2] Réponses consultables sur www.preventionroutiere.asso.fr

association PRÉVENTION ROUTIÈRE

Les faits sont là : à chaque fois que se profilent des élections présidentielles et, avec elles, l'éventualité d'une amnistie, la courbe des accidents de la route remonte en flèche. Les derniers mois n'ont pas échappé au phénomène ! Explications.

Le constat : une recrudescence sensible des accidents de la route depuis décembre

Après les bons chiffres de 2006, 11,6 % de tués en moins par rapport à 2005 (un record seulement égalé deux fois dans le passé, en 1974 et 2003) et quatre années de baisse constante — soit un total de 43 % de tués en moins —, le bilan des accidents de la route s'est brutalement dégradé, en France. Premier signe inquiétant en décembre : + 4,6 % des tués. Et en janvier, une vraie flambée : + 13,9 % !

Faut-il y voir l'éventualité, de plus en plus improbable, pourtant, d'une amnistie présidentielle ? Quelques-uns en doutent et attribuent ce brusque revirement de tendance à l'augmentation importante des deux-roues motorisés. Conséquence de l'engorgement de nos villes, scooters et motos sont de plus en plus nombreux et comme ils sont bien plus exposés au risque routier que tout autre mode de déplacement, leur augmentation fait mécaniquement monter le niveau des accidents. C'est indéniable. Mais comment nier qu'avant chaque





scrutin présidentiel, on constate une nette remontée de l'insécurité routière ? Un phénomène qui coïncide précisément, depuis quelque trente ans, avec la perspective d'une possible amnistie présidentielle des infractions routières. Persuadés de l'impunité, les conducteurs se montrent moins respectueux du code de la route. Et les accidents se multiplient.

L'amnistie des infractions routières, une tradition française… en voie de disparition

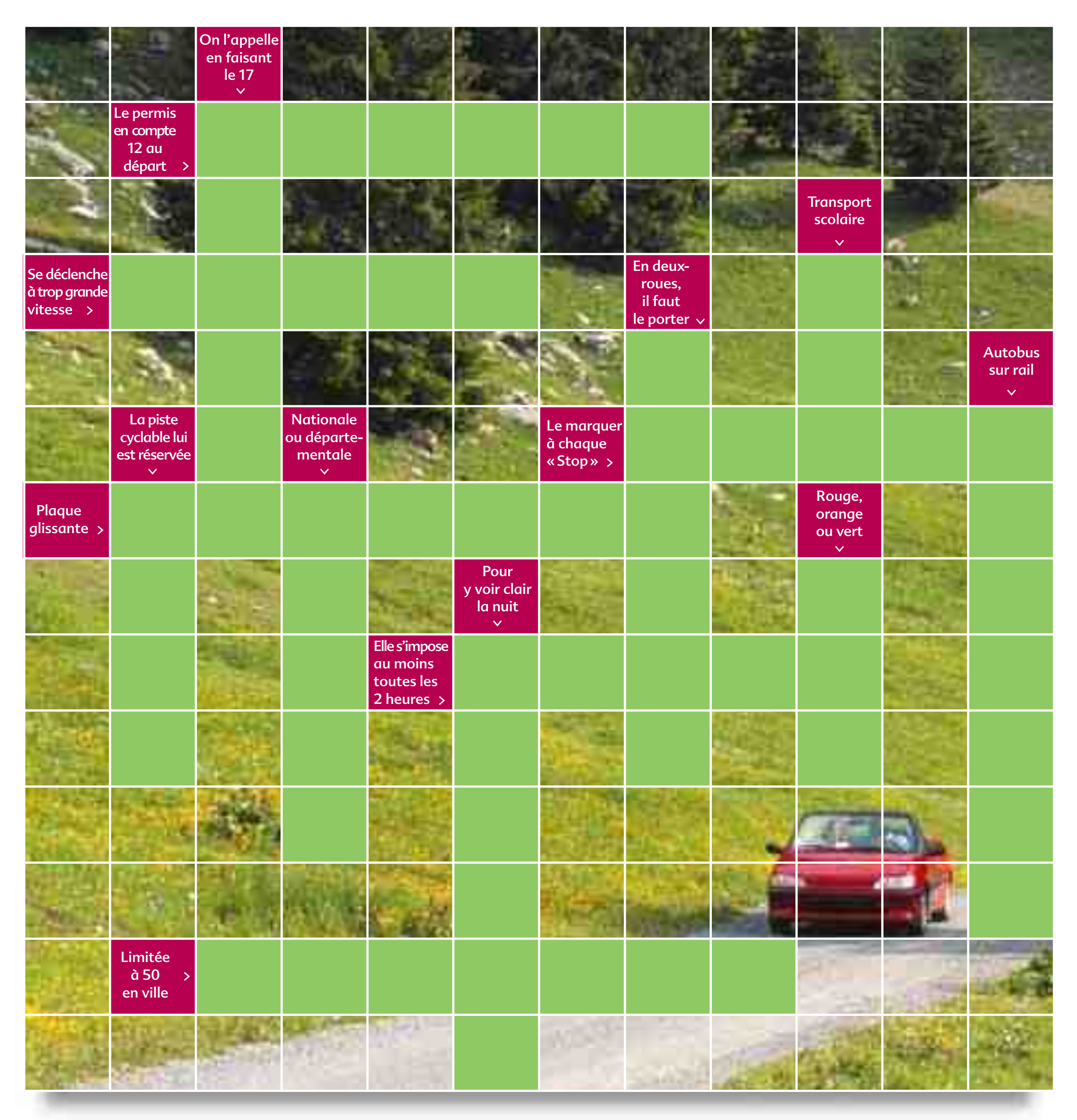
Ce phénomène a cependant été identifié et dénoncé. C'est la raison pour laquelle, en 2002, à l'initiative de La Prévention Routière, une pétition contre l'amnistie avait été lancée avant l'élection. Signée par 200 000 personnes, elle a sans doute joué un rôle essentiel dans la décision de Jacques Chirac. Puisque, réélu, il n'a accepté de retenir dans l'amnistie que les infractions au stationnement… juste avant d'annoncer la mise en route de son « chantier prioritaire » de lutte contre l'insécurité routière en France. Agissant ainsi, il a quasiment mis fin à une étrange tradition française[1] née en 1958. C'est en effet le général De Gaulle qui, le premier, a amnistié toutes les contraventions liées aux infractions routières. Georges Pompidou l'a imité en 1969. Début de prise de conscience : en 1974, Valéry Giscard d'Estaing a jugé plus correct d'en exclure les cas d'ivresse au volant ayant entraîné un accident mortel ! François Mitterrand n'est pas allé plus loin en 1981 et 1988. Il faudra donc attendre 1995 pour voir entamer une vraie brèche dans la tradition, l'amnistie décidée alors par Jacques Chirac excluant seulement les amendes ne justifiant pas plus de trois points de retrait sur le permis.

L'indulgence des forces de l'ordre : une autre explication plausible à la dégradation de la situation

Mais même en l'absence de toute perspective d'amnistie présidentielle, les périodes préélectorales restent peu propices à la sécurité routière. Et pour cause : certains automobilistes comptent beaucoup sur l'indulgence des forces de l'ordre. L'argument est connu : « Ils n'oseront pas se mettre à dos les électeurs potentiels ! » Cette année, il a dû jouer à plein. Et ce n'est certainement pas un hasard si l'on a assisté, depuis quelques mois, à une grogne orchestrée autour des radars… dans l'espoir que le pouvoir en place relâche sa pression sur les contrôles routiers et fasse passer discrètement quelques consignes pour « fermer les yeux » sur les petites infractions. D'où le message des associations au gouvernement : ne baissez pas la garde !

[1] Cette pratique n'existe dans aucun autre pays européen.

Mots fléchés



On l'appelle en faisant le 17 : police - Le permis en compte 12 au départ : points - Transport scolaire : car - Se déclenche à trop grande vitesse : flash - En deux-roues, il faut le porter : casque - Autobus sur rail : tramway - La piste cyclable lui est réservée : vélo - Nationale ou départementale : route - Le marquer à chaque « Stop » : arrêt - Plaque glissante : verglas - Rouge, orange ou vert : feu - Pour y voir clair la nuit : phares - Elle s'impose au moins toutes les 2 heures : pause - Limitée à 50 en ville : vitesse.



Teste tes connaissances avec les 9 questions suivantes.
Facile : les réponses se trouvent dans le magazine !

1 En cas d'imprévu ou de freinage brusque, quel est le temps moyen de réaction pour un conducteur ?
- 1 seconde
- 2 secondes
- 4 secondes

2 En France, il faut passer un examen médical pour obtenir le permis de conduire.
- Vrai
- Faux

3 En 2006, combien de contraventions a-t-on dressé en France par le biais des radars automatiques ?
- Entre 1 et 2 millions
- Entre 6 et 7 millions
- Plus de 10 millions

4 Le conducteur est responsable de ses aptitudes physiques au volant.
- Vrai
- Faux
- Pas toujours

5 Depuis la mise en place des radars automatiques, les grands excès de vitesse sont :
- 5 fois moins nombreux
- 10 fois moins nombreux
- 20 fois moins nombreux

6 Les médicaments sont-ils compatibles avec la conduite ?
- Bien sûr, ils soignent donc ne nuisent pas à la conduite.
- Absolument pas. Tout traitement médical interdit la conduite.
- Tout dépend des indications sur la boîte et le mode d'emploi des médicaments en question.

7 Le nombre d'accidents avec une voiture à boîte automatique serait inférieur à ceux provoqués avec une voiture à boîte manuelle de :
- 25 %
- 35 %
- 50 %

8 Lorsqu'il pleut, la distance d'arrêt moyenne d'une voiture est multipliée par :
- 2
- 3
- 4

9 L'amnistie présidentielle date de :
- 1958
- 1962
- 1969

Réponses :

Question 1 : ✖ 2 secondes - Question 2 : ✖ Faux - Question 3 : ✖ Entre 6 et 7 millions - Question 4 : ✖ Vrai - Question 5 : ✖ 5 fois moins nombreux - Question 6 : ✖ Tout dépend des indications sur la boîte et le mode d'emploi des médicaments en question - Question 7 : ✖ 25% - Question 8 : ✖ 2 - Question 9 : ✖ 1958


COMITE
PREVENTION
AUTOMOBILE AGF
La sécurité routière, c'est l'affaire de tous.
LA SÉCURITÉ AU VOLANT AVEC AGF
AGF s'engage dans des actions visant à sensibiliser
les conducteurs sur les risques de la route et le bon entretien
de leur véhicule.
Membre d'Allianz
AGF